DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Nr. 1. Warszawa, 9 stycznia 1934 r. Rok XVI

TREŚĆ

SPRAWY OSOBOWE.

1.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 21 grudnia 1933 r. Nr. PU II. 39/4/33 w sprawie zmian w przepisach o dodatkach dla drużyn pociągowych na kolejach wąskotorowych za czas służby przy pociągach względnie na parowozie.

Na podstawie § 42 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8 lipca 1929 r. o stosunku służbowym pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U. R. P. Nr. 86, poz. 736 z 1932 r.) postanawiam, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Komunikacji z dnia 9 grudnia 1931 r. Nr. PU/11/6 o dodatkach dla drużyn pociągowych na kolejach wąskotorowych za czas służby przy pociągach względnie na parowozie (Dz. Urz. M. K. Nr. 24, poz. 190) w § 2 ust. 9 po punkcie c) wstawia się nowe punkty w brzmieniu:

„d) przy obsłudze pociągu tylko przez drużynę parowozową, kiedy kierownikiem pociągu jest maszynista:
maszyniście parowozowemu 60%
pomocnikowi lub palaczowi . . . 40%

e) przy obsłudze pociągu motorowego przez jednego konduktora, jednocześnie kierownika pociągu:
motorowemu 55%
kierownikowi 45%

§ 2. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem 15 grudnia 1933 r.

SPRAWY RUCHU KOLEJOWEGO.

2.

Nr. R. O. II. 50/58 z dnia 18 grudnia 1933 r. w sprawie poprawek do przepisów ruchu (Nr. R. 1.).

W przepisach ruchu (Nr. R. 1) zatwierdzonych rozporządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 12 czerwca 1933 roku za Nr. R. O. II. 50/5 należy sprostować następujące błędy drukarskie.

§ 20 ust. (2) w końcu w nawiasie za (16) dodać: „oraz § 67 i § 68 ust. (8).

§ 20 ust. (9) w ostatnim wierszu słowo „tym" zastąpić słowem „czynnym".

§ 23 ust. (2) pkt. 2 lit. d) skreślić słowo „komisyjnie". To samo słowo należy skreślić w tytule § 66.

§ 25 ust. (2) słowo „rozmieszczonemi" zastąpić przez „rozmieszczone". W tym samym ustępie skreślić nawiasy przy liczbie § 30.

§ 26 ustęp (6) w początku po słowie „towarowe" dodać „z wyjątkiem naładowanych materjałami wybuchowemi".

§ 26 ust. (6) pkt. 3) liczbę 20 poprawić na 25, na stronie 48 w ustępie (8) tegoż § pkt. 3) liczbę „8" poprawić na „9", a w punkcie 4) liczbę „9" w ostatnim wierszu poprawić na „8".

§ 31 ust. (5) w końcu dopisać: (§ 70 ust. (10)).

§ 33 rozdział A ust. (5) zamiast „ustawiacza" napisać „ustawiacz".

§ 33 rozdział F ust. (4) w 5 wierszu od góry zamiast „obwiązany" napisać „obowiązany".

§ 33 rozdział F ustęp (10) liczbę 25 poprawić na 20.

§ 34 ust. (5) pkt. 2) c) w drugim wierszu zamiast „4-osowych" napisać „4-osiowych".

§ 35 ustęp (4) w ostatnim zdaniu skreślić słowa: „oprócz tego" i dodać w końcu: „w miarę potrzeby".

§ 39 ustęp (1) w wierszu 5 słowo „zwrotnicy" poprawić na „zwrotniczy".

§ 41 ustęp (1) słowo „sygałów" poprawić na „sygnałów".

§ 41 ust. (9) słowo „blokowego" poprawić na „odstępowego".

§ 46 ust. (5) słowo „ruchu" poprawić na „ruch".

§ 48 ustęp (3) w końcu liczbę (8) poprawić na (9).

§ 48 ust. (5) skreślić słowa: „i do niej". Wyraz „z" zastąpić wyrazem „do".

§ 52 ust. (6) słowo „prze" poprawić na „przez".

§ 53 ustęp (3) punkt 1) skreślić słowo „stałych".

§ 54 ustęp (15) w wierszu 6 słowo „a" zastąpić słowem „i" oraz skreślić słowa: „w nocy". W następnym wierszu skreślić słowa: „latarką z białem światłem".

§ 55 ust. (3) w przedostatnim wierszu słowo: „ptronie" poprawieć na „peronie".

§ 56 rozdział C ustęp (16) pkt. 12 w wierszach 9, 32 i 45, skreślić słowa: „ustnie i pisemnie".

§ 56 ust. (19) słowo: „otrzymali" poprawić na „otrzymał".

W ustępie (20) tegoż § należy słowo „powinni" poprawić na „powinien".

§ 57 ustęp (10) punkt 6) c) wpisać po słowach „nastawcze" i" „są zaryglowane, a".

§ 57 ust. (10) pkt. 9) liczbę (6) w końcu poprawić na (5).

§ 58 ust. (18) w drugim wierszu po słowie „hamulec" wpisać: „zespolony".

§ 59 ust. 4) poprawić załącznik Nr. 4 na załącznik Nr. 5.

§ 60 rozdział A ust. (11) pkt. 6) słowo „blokowych" skreślić.

§ 60 rozdział D ust. (3) słowo „popychacza" poprawić na „popychania".

§ 63 ust. (11) w siódmym wierszu za słowem „blokowe" dodać „elektromechaniczne".

§ 63 ustęp (11) wiersz 11 zamiast słów: „wykazu ostrzeżeń" napisać: „rozkazu szczególnego".

§ 65 ustęp (7) w końcu liczbę 50 zakreślić.

§ 68 ust. (25) zamiast (§ 54 ust. (6) pkt. 6), napisać § 54 ust. (6) pkt. (5)).

§ 71 punkt 6) słowo „lub" zamienić na „i".

§ 74 ustęp (7) w końcu słowa: „osłoniętej sygnałami" zastąpić przez: „z sygnałem".

Załącznik Nr. 1 str. 237 p. 8) po słowie „odnowione" dodać: „a nie odbyły próbnej jazdy".

Załącznik Nr. 2 punkt 3 skreślić „i Nr.".

Załącznik Nr. 6 w tytule zamiast „do § 53" napisać „do § 68".

Do załącznika Nr. 7.

Na str. 263 w wierszu przedostatnim ustępu (2) należy po słowie „pisać" dodać: „na stacjach o mniejszym ruchu". po słowie: „atramentem", zamiast „lub" wpisać: „a" oraz dodać słowa: „na stacjach o większym ruchu".

Na stronie 263 w wierszu ostatnim po słowie „rubryce" zamiast „(9 i 17)" wpisać „9 lub 17 dziennika wzór ser. R. Nr. 152 albo 8 lub 16 dziennika ser. R. Nr. 152 a.

Załącznik Nr. 7 § 2 ustęp (2) w pierwszym wierszu 6 poprawić na 5.

Na str. 266 w wierszu 9 od dołu zamiast liczby „10" wpisać „15".

Na str. 268 w wierszu 2 od góry zamiast: „g. 11 m. 25" wpisać „g. 11 m. 35".

Na str. 268 w wierszu 8 od góry zamiast liczby: „328" wpisać „325" i w wierszu 20 od góry zamiast wyrazu „Opolski" wpisać „Czapkowski".

Na str. 269 w wierszu 7 od góry po słowach: „Niemen pc. 339 „wpisać: „z pop." i w wierszu 14 od góry zamiast „12 m. 50" wpisać: „13 m. 15".

Na str. 270 w wierszu 1 zamiast: „g. 12 m. 25" wpisać: „g. 13 m. 35".

Na str. 270 ust. (11) w wierszu pierwszym po słowie „Lida" dodać: ,t,elegramu o przybyciu pc. 340 i".

Na str. 272 w wierszu 1-ym od góry zamiast liczby „19" wpisać „20", w wierszu 2-im od góry po słowie: „Minojty" wpisać: „dla manewrów 20 m", w wierszach 10-ym i 12-ym od góry zamiast 19 m 35 wpisać: „20 m 45", w wierszu 13 zamiast: „35" wpisać: „45".

Na str. 272 w wierszu pierwszym ust. (15) zamiast słów: „ustanowieniu przeniesienia" wpisać: „wyznaczeniu".

Na str. 273 w pierwszym wierszu ust. (16) skreślić słowo: „ustanowieniu" i w słowie: „przeniesienia" zmienić końcówkę „a" na „u".

Na str. 279 podany telegram wzór Nr. 32 skreślić a wpisać wzór: „Gnilec szlak od Narewki do Hajnówki jest wolny Narewka Przyłucki i w wierszu 6-ym zamiast: „g 5 m 50 wpisać: „g 6 m 02".

Na str. 279 w wierszu 5, 4 i 3 od dołu skreślić od słowa: „w rubryce" do liczby „879" włącznie.

Na str. 281 w wierszu 12 ust. (19) zamiast „(§ 59)" wpisać „(§ 43)" i w wierszu 13 zamiast cyfry: „6" wpisać cyfrę „14".

Na str. 282 w wierszu pierwszym ust. (20) w słowie „wyprzedzaniu" zamienić końcówkę: „u" na „a".

Na str. 284 przy pociągu 342 w rubryce 5-ej wpisać: „19.30".

Na str. 285 w rubryce 16 w wierszu 9-ym od dołu zamiast: „15 m 40" wpisać: „15 m 48" i na tejże stronie przy pociągu: „342" w rubryce „14" zamiast: „19.35/54" wpisać: „19.54" a w rubryce 16-ej przed słowami: „post. Minojty" wpisać literę: „z" i w następnym wierszu w rubryce 14-ej przy liczbie: „45" wpisać w mianowniku „54".

Na str. 288 w rubryce 1-ej liczbę „877" skreślić i wpisać do rubryki z nagłówkiem „do Narewki". Telegram: „Szlak do Hajnówki i t. d. skreślić natomiast wpisać telegram: „Szlak od Narewki do Hajnówki jest wolny". W rubryce 6-ej, wierszu 11 od dołu wyraz: „bocznica" poprawić na „bocznicę" w wierszu 9-ym od dołu w tejże rubryce wyraz: „bocznica" poprawić na „bocznicę" i w wierszu 7-ym od dołu w tejże rubryce po słowach: „Czy droga pc. 879 do Narewki" wpisać literę „z".

SPRAWY ZASOBÓW KOLEJOWYCH.

3.

WARUNKI TECHNICZNE DOSTAWY GAŚNIC WAGONOWYCH I NABOJÓW DO NICH DLA P. K. P.

Warunki ogólne dostawy.

Gaśnice powinny być niezawodne w działaniu, mieć dostateczną zdolność gaszenia ognia i być poręczne w użyciu. Gaśnice powinny być zabezpieczone od przypadkowego działania, jak również od wyładowania i wyciekania zawartości przy wstrząśnieniach wagonu podczas biegu i przetaczania. Gaśnice powinny być zaplombowane. Sposób zawieszenia powinien pozwalać na łatwe i szybkie zdejmowanie z wieszaka, zaopatrzonego w zacisk sprężynowy, lub w łatwo odpinany pas. Plomba na pyszczku gaśnicy, zakładana po zawieszeniu gaśnicy, powinna się dawać łatwo zrywać przy zdejmowaniu gaśnicy do użycia. Ze względu na użycie wagonów w ruchu międzynarodowym sposób działania gaśnic powinien być możliwie zbliżony do typu gaśnic wagonowych, znajdujących się w wagonach zagranicznych, t. j. gaśnica powinna mieć uderzak osadzony w górnem dnie w pokrywie i pyszczek poziomy u góry płaszcza zbiornika.

Waga i pojemność gaśnicy.

Waga każdej gaśnicy napełnionej powinna wynosić nie więcej niż 17 kg, pojemność zaś 9 — 10 litrów.

Zbiornik gaśnicy.

Zbiornik gaśnicy powinien być wykonany z blachy żelaznej, grubości 1½mm; jak i wszystkie wewnętrzne urządzenia metalowe gaśnicy powinien być wewnątrz i zewnątrz dokładnie pobielony stopem ołowiu i wytrzymywać ciśnienie wodne 20 atm., zachowując zupełną szczelność. Gaśnice powinny być zewnątrz pomalowane trwałą farbą jaskrawego koloru czerwono - pomarańczowego, odporną na działania atmosferyczne i alkalja.

Pyszczek gaśnicy.

Pyszczek gaśnicy powinien być dokładnie uszczelniony i nie dopuszczać wyciekania ani parowania płynu w temperaturze do +40° C; uszczelnienie to jednak powinno się przerywać przy zdjęciu gaśnicy do użycia.

Nabój gaśnicy.

Nabój gaśnicy powinien być odporny na działanie niskiej temperatury do —22° C. Konstrukcja gaśnicy powinna być taka, aby dla wywołania działania gaśnicy kwas nie wlewał się bezpośrednio do zbiornika gaśnicy.

Badania próbne i odbiór gaśnic.

Przed dokonaniem odbioru gaśnice powinny być poddane niżej wyszczególnionym badaniom praktycznym i laboratoryjnym, które należy wykonywać na terenie wytwórni gaśnic. Wytwórnia dostarcza bezpłatnie materjały i siłę roboczą, potrzebne przy badaniu gaśnic.

I. Badania praktyczne.

Dla dokonania badań praktycznych należy wybrać z każdej partji 5% ilości dostarczonych gaśnic, najmniej jednak 2 gaśnice.

Przy badaniu praktycznem należy:

1) Sprawdzić wagę, pojemność oraz wymiary gaśnicy wraz z wewnętrznem urządzeniem podług uprzednio zatwierdzonych rysunków;

2) sprawdzić siłę wyrzutu, t. j. długość prądu w rzucie poziomym, przy nachyleniu osi pyszczka od linji poziomej wgórę, wynoszącem 30°. Długość ta, stanowiąca poziomą cięciwę łuku wyrzutu, powinna wynosić conajmniej 10 metrów.

3) wypróbować wytrzymałość zbiornika gaśnicy na ciśnienie 20-tu atmosfer.

II. Próby laboratoryjne.

W razie dodatnich wyników prób praktycznych, z dostarczonej partji należy wybrać dodatkowo dwie inne gaśnice i poddać je badaniom laboratoryjnym, wykonując je w wytwórni:

Przy badaniach laboratoryjnych podlegają:

1) **gaśnice:** a) próbie wytrzymałości na temperaturę + 40°C, przyczem należy stwierdzić czy płyn nie paruje i nie wycieka.

i b) sprawdzeniu, czy należyte uszczelnienie pyszczka zapobiega wyciekaniu.

2) **naboje:** a) sprawdzeniu odporności płynu gaśnicy na działanie niskiej temperatury do — 22°C;

b) sprawdzeniu, czy podczas działania gaśnicy kwas nie wlewa się bezpośrednio do płynu w zbiorniku.

Gaśnice, nieodpowiadające wymienionym wyżej warunkom, należy odrzucić.

Gaśnice przyjęte należy zaplombować plombą urzędu odbierającego.

Badanie powtórne.

Dostawcy zezwala się przebrać na miejscu odrzuconą partję gaśnic, poczem bada się partję powtórnie; w tym celu należy wybrać podwójną ilość

gaśnic do próby. W razie ujemnego wyniku chociażby jednej próby, całą partję gaśnic należy odrzucić, dostawca zaś nie ma prawa do żadnego odszkodowania.

Próby na gaszenie.

Oprócz prób praktycznych i laboratoryjnych, gaśnice poddaje się próbom na gaszenie, jeżeli zaszły w nich zmiany konstrukcji lub typu. Próba gaszenia odbywa się przed komisją, do której wchodzą przedstawiciele Ministerstwa Komunikacji i Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych.

Do próby Komisja wybiera gaśnice i sprawdza ich zdolność ugaszenia:

1) stosu wymiarów 500 × 500 × 400 m/m, ułożonego wewnątrz wagonu osobowego (wykreślonego z inwentarza), z łat suchego drzewa sosnowego wymiarów 20 × 40 m/m i z wiórów, oblanego benzyną (1 litr) i naftą (1 litr); gaśnicę wolno użyć dopiero po upływie 10 sekund od chwili zapalenia stosu, po zdjęciu jej z wieszaka w zwykłem miejscu zawieszenia;

2) stosu wymiarów 1000 × 1000 × 1000 m/m, ułożonego na otwartem powietrzu z łat suchego drzewa sosnowego wymiarów 20 × 60 m/m, obłożonego woliną i oblanego benzyną (2 litry) i naftą (2 litry); użycie gaśnicy powinno nastąpić po upływie 3 minut od chwili zapalenia stosu i z odległości 5 metrów.

W obydwóch przypadkach ogień powinien być całkowicie ugaszony przy użyciu każdorazowo jednej tylko gaśnicy.

Gwarancja.

Wytwórnia, dostarczająca gaśnice, powinna dać na piśmie dziesięcioletnią gwarancję sprawności gaśnic, przyczem, jeśli w tym okresie zostaną stwierdzone najmniejsze wady materjału lub konstrukcji, t. j. z winy wytwórni, wytwórnia obowiązana jest wady te usunąć własnym kosztem, lub wymienić bezpłatnie gaśnicę w razie odrzucenia przez Komisję całej gaśnicy.

4.

Nr. M. Z. VIII. 237/29 z dnia 13 grudnia 1933 r. w sprawie zaliczania i sprzedaży starych podkładów i gospodarki niemi.

Odwołując rozporządzenie Nr. VI. 25004/23/26 z 25/II-1926 r. w sprawie gospodarki staremi podkładami, zatwierdzam następujące postanowienia co do zaliczania, użytkowania i sprzedaży starych podkładów i co do gospodarki niemi.

1. Podkłady wyjęte z torów powinny być niezwłocznie po wyjęciu przesortowane na następujące kategorje:

A) podkłady zdatne do powtórnego ułożenia w tory główne, stacyjne i bocznicowe;

B) podkłady niezdatne do powtórnego ułożenia w tory, lecz przydatne do robót budowlanych,

i C) podkłady zdatne tylko na opał.

2. Podkłady powyższych trzech kategoryj zalicza się po wyjęciu z torów, na rachunek zasobowy po cenach w/g p. 5, z równoczesnem przeprowadzeniem odzysku w tych samych kwotach na wznowienie kredytów lub też na wpływy funduszu inwestycyjnego, o ile pochodzą z rozbiórki objektów kasowanych.

3. Podkłady zdatne do powtórnego ułożenia w tory należy prowadzić w rachunku zasobowym w dziale IVa mianownictwa, normalnotorowe pod Nr. Nr. 262, i 266 i wąskotorowe pod Nr. Nr. 270 i 274, zależnie od tego, czy są one z drzewa twardego, czy miękkiego, niezależnie zaś od typów, oraz od tego, czy są nasycone — czy nie.

4. Stare podkłady niezdatne do powtórnego ułożenia w tory, lecz zdatne do celów budowlanych, lub tylko na opał, należy prowadzić w dz. XVI mianownictwa:

pod Nr. 41/1	—	podkłady stare normalnotorowe miękkie, przydatne dla celów budowlanych,
„ „ 42/1	—	też same twarde,
„ „ 41/2	—	podkłady stare normalnotor., przydatne tylko na opał, miękkie,
„ „ 42/2	—	też same twarde,
„ „ 41/3	—	podkłady stare wąskotorowe, przydatne tylko do celów budowlanych, miękkie,
„ „ 42/3	—	też same twarde,
„ „ 41/4	—	podkłady stare wąskotorowe, zdatne tylko na opał, miękkie,
„ „ 42/4	—	też same twarde.

5. Ceny ewidencyjne dla podkładów starych ustanawia się następujące:

a) dla wszystkich podkładów nadających się do powtórnego ułożenia w tory Nr. Nr. 262, 266, 270, i 274 Dz. IV — a mianownictwa — w wysokość 50% ceny ewidencyjnej nowych, nienasyconych, twardych wzgl. miękkich typu najtańszego;

b) dla podkładów starych nienadających się do powtórnego ułożenia w tory, lecz nadających się do celów budowlanych, lub tylko na opał, ustala corocznie M. K. w zależności od cen podkładów nowych.

6. Podkłady stare, nadające się do ponownego użytku w torach, powinny być bezwarunkowo wykorzystywane w tym samym okresie budżetowym w którym nastąpił ich odzysk.

7. Podkłady stare, zaliczone jako przydatne do celów budowlanych, powinny być przedewszystkiem użyte do budowy wszelkiego rodzaju komórek, budek i t. p. dla ogrodzeń, dla wyrobu słupków, na ściany zasieków węglowych, na podłogi w składach węglowych, dla przeróbki na podkłady wąskotorowe i t. d. Zbędne ilości podkładów budowlanych powinny być użyte dla celów eksploatacyjnych, jako opał, po przecięciu ich na 2 połowy i przeniesieniu do odpowiedniej kategorji podkładów opałowych.

Podkłady stare, zaliczone jako zdatne tylko na opał, powinny być przedewszystkiem użyte dla opalania budynków i o ile się to opłaci ze względu na warunki miejscowe dla rozpalania parowozów, jako opał kotłów stałych i t. p. Nadmiar ponad tę potrzebę może być sprzedawany życzącym je otrzy-

mać pracownikom kolejowym, wzamian całości lub części ich opałowej normy deputatowej. Podkłady te, przed wydaniem powinny być rozpiłowane na 2 połowy.

8. Ceny, po jakich stare podkłady zaliczane jako zdatne na opał, mogą być sprzedawane pracownikom kolejowym, nie mogą być niższe od cen ewidencyjnych. Ceny sprzedażne ustala co ½ roku Dyrekcja, wliczając koszta rozpiłowania, o którem mowa w końcu p. 7-go. Różnicę między ceną sprzedażną i ewidencyjną należy zaliczać na wznowienie odpowiednich kredytów służby drogowej.

9. Ilość podkładów opałowych, jaka może być wydana pracownikowi kolejowemu, jako deputat opałowy, należy określać przyjmując, że 1 t. węgla odpowiada 80 starym podkładom normalnotorowym miękkim, lub 60-ciu twardym, względnie 240 wąskotorowym miękkim lub 80-ciu twardym.

10. Kwalifikowanie starych podkładów, o którem mowa w p. 1 przeprowadza służba drogowa według specjalnej instrukcji.

W sprawie gospodarki staremi podrozjezdnicami i staremi mostownicami będzie wydane oddzielne rozporządzenie.

Oddziały Drogowe określają ilość podkładów, jaką należy zostawić dla potrzeb służby Drogowej do torów, na cele budowlane, na opał pomieszczeń służbowych, zarządzanych bezpośrednio przez służbę Drogową i na deputaty opałowe na miejscowe zapotrzebowania. Gospodarka temi podkładami należy do służby drogowej.

Co do pozostałych ilości, to Wydziały Drogowe i Zasobów mają wspólnie ustalić plan zużytkowania i wyznaczyć miejsca, gdzie ze względu na największe zapotrzebowanie należy te podkłady zgrupować, a odpowiednio do tego gospodarka temi podkładami pozostanie przy służbie drogowej lub przejdzie do służby zasobów.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa. Nr 67499. 9.I.34. 9000.

WARUNKI PRENUMERATY. Prenumeratę przyjmuje Administracja Dziennika (Warszawa, ul. Chałubińskiego Nr. 4, pokój Nr. 123, II p. telefon Nr. 8-26-28). Prenumerata wynosi rocznie 8 zł, kwartalnie 2 zł. Cena każdego numeru 50 gr. Prenumeratę można uiszczać do P. K. O. za pośrednictwem konta czekowego Administracji Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych Nr. 30658. Na odwrotnej stronie czeku nadawczego P. K. O. należy wskazać cel wpłaty.

Poszczególne numery są do nabycia w Administracji Dziennika Urzędowego M. K. lub w składnicach Dyrekcyj Okręgowych Kolei Państwowych.

DODATEK

DO DZIENNIKA URZĘDOWEGO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

Nr. 1. Warszawa, 3 marca 1934 r. Rok XVI

TREŚĆ:

PRACA POLSKICH KOLEI PAŃSTWOWYCH W IV KWARTALE 1933 R. WEDŁUG DANYCH PRZEDWSTĘPNYCH.

Przewóz podróżnych w IV kwartale r. ub. (92 dni) wyniósł ogółem 23.757.018 osób i w porównaniu z IV kwartałem 1932 roku (24.842.774 osób) zmniejszył się o 4,4%.

Regularność biegu pociągów pasażerskich dalekobieżnych w okresie sprawozdawczym wynosiła 89%.

Towarów przewieziono w IV kwartale r. ub. przy 73 dniach roboczych 14.624.122 tonny (oprócz kolejowych gospodarczych), w porównaniu z IV kwartałem 1932 r. (76 dni roboczych — 14.215.461 tonn) więcej o 2,9%.

Naładowano w IV kwartale r. ub. na stacjach linij normalnotorowych P. K. P. i Wolnego Miasta Gdańska 1.074.232 wagony 15-tonnowe, a przyjęto od kolei zagranicznych 94.013 wagonów z ładunkami, adresowanemi do Polski oraz przechodzącemi przez Polskę tranzytem, czyli razem przewieziono 1.168.245 wagonów ładownych (włącznie z przesyłkami gospodarczemi). W porównaniu z IV kwartałem 1932 r. (1.086.091 wagonów) przewieziono w IV kwartale r. ub. więcej o 7,6%.

Ładowanie najważniejszych ładunków masowych przedstawia się jak następuje: (w wagonach 15-tonnowych).

Wykonano	1933 r. IV kwartale 73 dni roboczych	1932 r. IV kwartale 76 dni roboczych	w IV kwartale 1933 r. więcej + mniej — w %% w stosunku do IV kwartału 1932 r.
A. Naładowano*)			
Węgla	471.294	430.353	+ 9,5
Drzewa	69.711	52.942	+ 31,7
Nawozów sztucznych	5.319	4.530	+ 17,4
Materjałów budowlanych (opr. drzewnych)	27.859	12.515	+122,6
Rolniczych i aprowizacji	169.091	171.900	— 1,6
Pozostałych ładunków	330.958	329.145	+ 0,5
Razem	1.074.232	1.001.385	+ 7,3
B. Przyjęto ładownych wagonów od kolei zagranicznych do Polski	19.412	18.278	+ 6,2
Tranzytem przez Polskę	74.601	66.428	+ 12,3
C. Ogółem przewieziono wagonów ładownych	1 168.245	1.086.091	+ 7,6

*) Włącznie z naładowanemi w obrębie Wolnego Miasta Gdańska.

W okresie sprawozdawczym zwiększyło się dość wydatnie, w porównaniu z tymże okresem czasu roku 1932, ładowanie przesyłek: węgla prawie o 31.000 wagonów (+9,5%), drzewa o 17.000 wagonów (+31,7%), materjałów budowlanych o 15.000 wagonów (+ 122,6%) i nawozów sztucznych prawie o 800 wagonów (+ 17,4%). Natomiast zmniejszyło się o około 3.000 wagonów (— 1,6%) ładowanie płodów rolnych (w tem i buraków cukrowych) oraz aprowizacji. Przyjęcie ładunków od kolei zagranicznych z przeznaczeniem do Polski wzrosło o przeszło 1.100 wagonów (+ 6,2%), a tranzyt wzrósł zgórą o 8.000 wagonów (+ 12,3%).

Rozmiary ładowania węgla, podzielone według zagłębi węglowych, przedstawiają się w IV kwartale r. ub. jak następuje:

Naładowano wagonów 15-to tonnowych.

Zagłębia	1933 r. IV kwartał 73 dni roboczych	1932 r. IV kwartał 76 dni roboczych	w IV kwartale 1933 r. więcej + mniej — w %% w stosunku do V kwartału 1932
Górnośląskie	340.930	310.820	+ 9,7
Dąbrowskie	97.723	91.105	+ 7,3
Krakowskie	32.641	28.428	+ 14,8
Razem	471.294	430.353	+ 9,5
Z tego naładowano na wywóz zagranicę.			
a) **przez**			
Gdańsk, Gdynię i porty rzeczne	152.155	164.481	— 7,5
przez Niemcy	3.768	2.603	+ 44,7
b) **do**			
Węgier, Czechosłowacji, Austrji, Włoch	34.600	28.726	+ 20,4
Rumunji	429	1.221	— 64,9
Rosji i Łotwy	62	93	— 33,3
Razem	191.014	197.124	— 3,1

Przy ogólnem zwiększeniu się naładunku węga, jak już wyżej zaznaczono, prawie o 31.000 wagonów, naładowano węgla na wywóz zagranicę w okresie sprawozdawczym mniej o przeszło 6.000 wagonów (— 3,1%), przyczem przez porty Gdynię i Gdańsk naładowano mniej o 12.300 wagonów (— 7,5%), natomiast do Czechosłowacji, Austrji, Włoch i Węgier naładowano więcej prawie o 6.000 wagonów (+ 20,4%), a drogą przez Niemcy o przeszło 1 000 wagonów (+ 44,7%).

Norma ładowania węgla wynosiła w IV kwartale r. ub. 6.000 wagonów 15-to tonnowych w dniu roboczym dla wszystkich trzech zagłębi razem, ładowano zaś przeciętnie w dniu roboczym 6.456 wagonów, czyli ponad normę o 7,6%.

W poszczególnych zagłębiach ładowano jak następuje:

W Zagłębiu Górnośląskiem przy normie 4.394 wagony ładowano 4.670 wagonów dziennie czyli powyżej normy o 6,3%.

W Zagłębiu Dąbrowskiem przy normie 1.228 wagonów ładowano 1.339 wagonów dziennie czyli ponad normę o 9%.

W Zagłębiu Krakowskiem przy normie 378 wagonów ładowano 447 wagonów dziennie czyli ponad normę o 18,3%.

Wywóz węgla przez porty w Gdańsku i Gdyni przedstawia się w IV kwartale 1933 r. jak następuje:

Porty	1933 r. IV kwartał 73 dni roboczych	1932 r. IV kwartał 76 dni roboczych	w IV kwartale 1933 r. więcej + mniej — w % % w stosunku do IV kwartału 1932 r.
a) w wagonach 15-tonnowych			
Gdańsk	71.534	77.555	— 7,8
Gdynia	89.995	87.329	+ 3,0
Razem	161.529	164.884	— 2,0
b) w tonnach			
Gdańsk	1.073.017	1.163.337	— 7,8
Gdynia	1.349.920	1.309.943	+ 3,0
Razem	2.422.937	2.473.280	— 2,0

Wywóz węgla przez obydwa porty Gdańsk i Gdynię razem zmniejszył się w IV kwartale r. ub. w porównaniu z IV kwartałem 1932 r. o 50.343 tonn (— 2%), przyczem przez Gdynię wzrósł o 39.977 tonn (+ 3%), a przez Gdańsk obniżył się o 90.320 tonn czyli o 7,8%.

Praca ogólna portów Gdańska i Gdyni przedstawia się w IV kwartale 1933 r. jak następuje:

Ogólna praca Gdańska w tonnach

Rodzaj ładunków	1933 r. IV kwartał 73 dni roboczych	1932 r. IV kwartał 76 dni roboczych	w IV kwartale 1933 r. więcej + mniej — w % % w stosunku do IV kwartału 1932 r.
Wywóz			
Węgiel	1.073.017	1.163.337	— 7,8
Zboże	132.324	90.089	+ 46,9
Cukier	87	375	— 76,8
Drzewo	169.576	92.146	+ 84,0
Żelazo	2.320	2.920	— 20.5
Produkty naftowe	10.345	13.867	— 25,4
Inne ładunki	74.035	66.171	+ 11,9
Razem	1.461.704	1.428.905	+ 2,3
Wwóz			
Ruda żelazna	36.927	11.108	+232,4
Złom	1.116	2.495	— 55,3
Żelazo	740	167	+343,1
Ryż	194	457	— 57,5
Nawozy sztuczne	10.387	—	—
Inne ładunki	20.744	33.962	— 12,4
Razem	79.108	48.189	+ 64,2

Ogólna praca Gdyni w tonnach

Rodzaj ładunku	1933 r. IV kwartał 73 dni roboczych	1932 r. IV kwartał 76 dni roboczych	w IV kwartale 1933 r. więcej + mniej — w % % w stosunku do IV kwartału 1932 r.
W y w ó z			
Węgiel	1.349.920	1.309.943	+ 3,0
Cukier	15.405	36.952	— 58,3
Drzewo	37.260	28.145	+ 32,4
Inne ładunki	49.151	51.826	— 51,6
R a z e m	1.451.736	1.426.866	+ 1,7
W w ó z			
Ruda	38.822	30.730	+ 26,3
Złom	107.506	66.990	+ 60,5
Ryż	7.730	7.620	+ 1,4
Nawozy sztuczne	7.452	2.227	+ 234,6
Inne ładunki	99.097	62.520	+ 58,5
R a z e m	260.607	170.087	+ 53,2

Całkowity wywóz przez obydwa porty razem zwiększył się w okresie sprawozdawczym o 57.669 tonn (+ 2%), a przywóz o 121.439 tonn (+ 55,6%). Zwiększył się, głównie, wywóz zboża i drzewa, oraz przywóz rudy, złomu i nawozów sztucznych.

Ogólny wywóz z Polski i przywóz do Polski koleją przez granicę lądową i przez porty Gdańsk i Gdynię przedstawia się w okresie sprawozdawczym jak następuje:

(liczba wagonów)

Rodzaj ładunków	1933 r. IV kwartał 73 dni roboczych	1932 r. IV kwartał 76 dni roboczych	w IV kwartale 1933 r. więcej + mniej — w % % w stosunku do IV kwartału 1932 r.
W y w ó z			
Zboże	12.842	7.382	+ 74,0
Mąka	183	206	— 11,2
Węgiel	151.139	173.789	— 13,0
Drzewo	20.555	14.541	+ 41,4
Bawełna	318	461	— 31,0
Materjały budowlane	301	424	— 29,0
Produkcja przemysłowa	13.988	12.853	+ 8,8
Cukier	1.049	2.491	— 57,9
Pozostała aprowizacja	4.895	7.777	— 37,1
Inne ładunki	12.272	11.894	+ 3,2
R a z e m	217.542	231.818	— 6,2
W w ó z			
Zboże	1.867	1.084	+ 72,2
Mąka	97	12	+ 708,3
Węgiel	731	485	+ 50,7
Drzewo	19	57	— 66,7
Bawełna	2.045	1.900	+ 7,6
Materjały budowlane	376	548	— 31,4
Produkcja przemysłowa	4.846	6.865	+ 29,4
Ruda żelazna	5.170	469	+ 1002,3
Pozostała aprowizacja	4.940	4.723	+ 4,6
Inne ładunki	13.763	13.556	+ 1,5
R a z e m	33.854	29.699	+ 14,0

Z powyższego zestawienia wynika, że wywóz z Polski zmniejszył się w okresie sprawozdawczym o 14.276 wagonów (— 6,2%), przywóz zaś zwiększył się o 4.155 wagonów (+ 14%).

Tabor parowozowy i wagonowy w dniu 1 grudnia 1933 r. wynosił:

Parowozów 5.417, w porównaniu z grudniem 1932 r. (5.410) więcej o 0,13%. W naprawie było parowozów 15,29%, więcej niż w r. 1932 (11,92%) o 3,37%.

Wagonów osobowych 12.112, mniej niż w grudniu 1932 r. (12.146)) 0,28%. W naprawie było wagonów osobowych 9,6% mniej niż w 1932 r. (10,12%) o 0,5%.

Wagonów towarowych 157.924, więcej niż w grudniu 1932 r. (156.605) o 0,84%. W naprawie było wagonów towarowych 4,47%, więcej niż w r. 1932 (3,46%) o 1%.

Nowego taboru normalnotorowego dostarczono z fabryk w IV kwartale r. ub. ilości następujące:

parowozów	osobowych	— 13
„	towarowych	— 7
wagonów	osobowych	— 12
„	towarowych	— 214

Na 1 stycznia 1934 r. w związku ze zwiększeniem się przewozów węgla i drzewa liczba węglarek odstawionych do rezerwy znacznie się zmniejszyła. Wskutek tego i ogólna liczba wagonów w rezerwie zmniejszyła się i wynosiła:

krytych — 25413
węglarek — 15143 (na 1/X 1933 r. było 29.095).
platform — 12350
innych — 837

Razem — 53.743 (na 1/X 1933 r. było w rezerwie 65.112 wag.).

Przebieg pociągów w IV kwartale r. ub. wynosił:
w ruchu osobowym — 15.280.885 poc. km.
„ towarowym — 9.099.208 „ „

Razem — 24.380.093 poc. km.

W porównaniu z IV kwartałem 1932 roku (25.104.853 poc. km.) ogólny przebieg w okresie sprawozdawczym zmniejszył się o 2,9%, przyczem przebieg pociągów ruchu osobowego zmniejszył się o 2,5%, a pociągów ruchu towarowego o 3,5%.

W dziedzinie taryfowej żadne poważniejsze zmiany w okresie sprawozdawczym nie zaszły.

W czasie od 9 do 14/X r. ub. odbyła się w Bukareszcie Europejska konferencja dla opracowania rozkładów jazdy poc. osobowych międzynarodowych i planu dostarczenia przez poszczególne państwa wagonów do kursów bezpośrednich na okres 1934/1935 r. a w czasie od 28/XI do 2/XII r. ub. w Warszawie konferencja sąsiedzka z udziałem przedstawicieli kolei państw.: Rumunji, Łotwy, Niemiec, Francji i Belgji oraz przedstawicieli Międzynarodowego Towarzystwa Wagonów Sypialnych dla opracowania rozkładów jazdy poc. osobowych i planów dostawy wagonów do kursów w komunikacji między temi państwami.

Wpływy Polskich Kolei Państwowych w okresie sprawozdawczym wynosiły:

	IV kwartał r. 1933	IV kwartał r. 1932	w IV kwartale 1933 r. mniej (—) lub więcej (+) niż w IV kwartale 1932 r.
	złotych		
a) z przewozu podróżnych	50.979.712	50.622.142	+ 0,7%
b) „ bagażu i przesyłek ekspresowych	1.968.020	2.676.936	— 26,5%
c) „ towarów	156.388.394	172.815.251	— 9,5%
d) uboczne	3.083.186	3.153.560	— 2,2%
Razem	212.419.312	229.267.889	— 7,3%

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa Nr. 68516. 19.II.34. 9000.